

Samferdselsdepartementet
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo

Vår ref.: BMA | Dato: 09.01.2026

Høringsinnspill fra Havila Kystruten Operations AS

Samferdselsdepartementets høring – Oslo Economics: *Fremtidens kystrote*

Havila Kystruten Operations AS (Havila Kystruten) viser til Samferdselsdepartementets høring om Oslo Economics-rapporten *Fremtidens kystrote*. Selskapet er én av to operatører under gjeldende avtale for Kystruten Bergen – Kirkenes – Bergen, og gir med dette sitt innspill til arbeidet med innretningen av kystnuten etter avtalens utløp i 2030.

Kystruten har siden oppstarten i 1893 utgjort en sentral del av samfunnsutviklingen og verdiskapingen langs norskekysten, og representerer samtidig en del av landets kritiske infrastruktur – særlig i nord. Kystruten har bestått i godt over 130 år – med ulike operatører, og den bør videreføres også i fremtiden. Dagens seilingsmønster sikrer kollektivtransport der fullgode alternativer ikke foreligger, daglige anløp for gods, mobilitet og robuste forsyningslinjer, samt arbeidsplasser til sjøs og på land. Ruten bidrar videre til å opprettholde havneinfrastruktur og næringsaktivitet med betydelig merverdi for lokalsamfunnene utover selve kystroteavtalen.

Havila Kystruten er av den oppfatning at en fremtidig ordning må bygge videre på denne helheten, med målrettede justeringer og tydeligere krav. Selskapet vil særlig fremheve tre sentrale forhold som bør vektlegges i den videre utformingen: (1) beredskap og samfunnssikkerhet, inkludert norsk tilstedeværelse i kyst- og nordområdene, (2) klima- og miljøkrav, samt (3) lokal verdiskaping, bosetting og kompetansebygging.

Overordnet sammendrag

Kystruten bør videreføres og videreutvikles som én helhetlig, samfunnskritisk tjeneste som ivaretar transportbehov langs kysten, nasjonal beredskap og målsetning om grønn omstilling. Det forutsetter en modell som opprettholder dagens frekvens og geografiske dekning, samtidig som klima- og miljøkravene skjerpes vesentlig – med minimum klimanøytralitet (90 prosent reduksjon av CO₂, samt eliminering av NO_x- og SO_x-utslipp) som krav.

Forslag som innebærer fragmentering av dagens modell, som å etablere egen godsrute, redusere seilingsfrekvens eller innføre sesongtilpasning, vil etter Havila Kystrutens vurdering redusere samlet samfunnsnytte og samtidig øke statens risiko, kostnader og sårbarhet. En slik oppsplitting vil svekke tjenestens robusthet og beredskapsevne, og kan gi mindre effektiv ressursutnyttelse på tvers av transportoppdragene.

Kombinasjonen av statlig kjøp og kommersiell aktivitet om bord er en forutsetning for kostnadseffektiv drift og en bærekraftig tjenestemodell. Dette bør videreføres som en integrert del av kystnuten, ikke skilles ut. Samlet sett bør framtidig kontrakt og rammeverk innrettes mot å styrke kystnutens helhetlige rolle og

leveranse, sikre beredskap og samfunnsnytte, og samtidig drive fram en raskere grønn omstilling uten kutt i ruteproduksjonen.

2. Spørsmål til høringsinstansene

2.1 Transportbehov og tilbud

(Departementets spørsmål 2.1.1–2.1.3 er besvart gjennom vurderingene i punktene nedenfor og i vedleggene, med særlig vekt på helårstilbud, regularitet og konsekvenser av redusert frekvens.)

2.2 Gods og logistikk

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

2.2.1 Hvordan stiller høringsinstansene seg til en egen godsrute?

Havila Kystruten mener en egen godsrute ikke er et fullgodt alternativ til dagens innretning. Utredningen viser at en egen godsrute kan koste norske myndigheter tilnærmet det samme som dagens vederlag for kystruten, samtidig som den ikke ivaretar helheten i dagens samfunnsoppdrag. Beredskap, lokal passasjertransport og ringvirkninger vil falle bort ved et slikt alternativ.

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

En ren godsrute vil fjerne et viktig kollektiv- og mobilitetstilbud for lokalpassasjerer. Dagens kystruteflåte skaper betydelige ringvirkninger langs kysten som ikke vil bli ivaretatt dersom godstransporten isoleres til rene fraktskip. Dette omfatter blant annet lokale innkjøp av varer og tjenester i havnene, samt stabil og forutsigbar aktivitet som danner grunnlag for arbeidsplasser og leverandørkjeder. Turismen og den tilhørende verdiskapingen som ruten bidrar til, vil bortfalle dersom norske myndigheter velger en ren godsrute. Etter vår vurdering vil ingen rederier seile den eksisterende ruten uten noen form for vederlag.

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

Havila Kystruten er av den oppfatning at godstilbudet må omfatte samtlige av dagens 34 havner. Selv om enkelte havner naturlig nok har lavere volum enn andre, svekker ikke dette betydningen av at tilbudet opprettholdes – særlig med hensyn til forutsigbarhet, beredskap og opprettholdelse av forsyningskjeden til mindre lokalsamfunn med begrensede alternative transportløsninger.

Kystruten har i dag en regularitet på tilnærmet 100 prosent, når værrelaterte forhold holdes utenfor. Ved værhendelser foretas vurderinger av eventuelle endringer eller kanselleringer om bord av kaptein eller overstyrmann, der hensynet til sikkerheten for passasjerer, mannskap, skip og havn alltid prioriteres. Havila Kystruten vil aldri gå på kompromiss med sikkerheten.

Havila Kystruten mener det bør være rom for å skjerpe kravene til godskapasitet i neste anbudsrunde. I dialogmøter avholdt i desember 2025 med lokalsamfunn langs kysten har det fremkommet at begrenset

kapasitet er en av de medvirkende årsakene til at kystruten ikke benyttes i større grad til godstrafikk. Selskapet anbefaler at minimumskravene til kapasitet økes i neste avtaleperiode, særlig hva gjelder kjøle- og frysekapasitet. Et forslag til minimumskapasitet er som følger:

- **Minimum 160 EUR-paller totalt**
- **Minimum 40 % av dette som frys og kjøøl**

2.3 Ruteplan og lokale reisende

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

2.3.1 Hvordan fungerer dagens ruteplan og liggetider for lokale og regionale reiser?

Havila Kystruten er generelt av den oppfatning at dagens ruteplan i stor grad legger til rette for lokale reiser. Samtidig foreligger det muligheter for å optimalisere ruten, blant annet gjennom økt liggetid i enkelte havner. Økt liggetid er særlig viktig for mer effektiv godshåndtering, men kan også gi positive effekter for lokale reisende. Havila Kystruten vurderer også at statens kjøp av fergetjenester med gratisreiser for lokalpassasjerer på enkelte strekninger har hatt en negativ effekt på antallet distansereisende på kystruten, som eksempelvis fra Bodø til Lofoten over Vestfjorden.

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?

Endringer i ruteplanen vil påvirke helheten og øvrige anløp, og Havila Kystruten er av den oppfatning at det er viktig å opprettholde daglige anløp i samtlige havner. Det kan være mulig å redusere enkelte konsekvenser gjennom noe høyere seilingsfart. Dette vil imidlertid medføre økt drivstofforbruk og dermed høyere kostnader, og i fravær av strengere miljøkrav vil det også resultere i høyere klimagassutslipp. Som illustrasjon:

- +1 knop kan gi om lag 15 timer kortere seilingstid for hele ruten, men krever typisk minst 10 prosent mer drivstoff.
- -1 knop gir om lag 15 timer lengre rute, men typisk om lag 10 prosent lavere drivstoffbehov.

Havila Kystruten mener også at kutt i seilingsfrekvens for å redusere utslipp vil flytte transport til mer utslippsintensive løsninger, og dermed også svekke samlet måloppnåelse. Videre mener Havila Kystruten at redusert seilingsfrekvens eller redusert rutefart ikke kan anses som et klimatiltak, også med tanke på beredskapshensynet.

2.4 Geografisk og sesongvis prioritering

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

Hensynet til geografi, avstander og tilgjengelig alternativ infrastruktur tilsier at kystruten har særlig stor betydning for områdene nord for Bodø. Nylige hendelser har vist hvordan ras kan påvirke vei- og jernbanenettet i Trøndelag, noe som aktualiserer sjøtransportens rolle som alternativ transportløsning og understreker dens betydning som del av den samlede beredskaps- og infrastrukturkapasiteten. Tilbudet har imidlertid også betydelig nytteverdi sør for Bodø, både for gods- og passasjertransport. I de ovennevnte dialogmøtene med lokalsamfunn langs kysten omtales kystruten gjennomgående som en «livsnerve» fra sør til nord.

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?

Havila Kystruten er av den oppfatning at tilbudet ikke bør reduseres på noen del av ruten, og at daglige anløp i samtlige havner bør opprettholdes. Tvert imot bør ordningen styrkes eller justeres der dette gir bedre måloppnåelse, eksempelvis gjennom økt liggetid i enkelte havner for å ivareta godshåndtering og lokal nytteverdi. Sesongvariasjoner bør i utgangspunktet ikke påvirke frekvensen, med unntak av at en egen vinterrute kan være hensiktsmessig – forutsatt at denne fortsatt sikrer daglige anløp i samtlige havner.

2.5 Turisme og ringvirkninger

Utredningen presiserer at statsstøtte til cruise-turisme verken er lovlig eller en del av statens kjøp.

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

Havila Kystruten vil presisere at statens kjøp av Kystruten Bergen – Kirkenes – Bergen ikke er statsstøtte til cruiseturisme, men et offentlig tjenestekjøp for å sikre transport av passasjerer og gods langs norskekysten. Skipene utgjør videre en betydelig beredskapsressurs som i praksis inngår som en del av den samlede samfunnsnyten, idet kystruteskipene benyttes ved søk, redning og øvrige hendelser til sjøs. Skipene bidrar dessuten til norsk tilstedeværelse, særlig i nordområdene hvor øvrig norsk skipstrafikk kan være begrenset.

Operatørene driver i tillegg kommersiell virksomhet om bord. Denne virksomheten bidrar til økonomisk bærekraft i driften og gjør det mulig for staten å kjøpe en omfattende transporttjeneste til en relativt moderat kostnad. For lokalsamfunn og lokalt næringsliv er aktiviteten knyttet til reiselivet av vesentlig betydning for bosetting, sysselsetting og leverandørutvikling.

For Havila Kystruten innebærer dette blant annet følgende:

- Tilnærmet 70 utflukter gjennom året, levert av om lag 80 ulike leverandører.
- Betydelige lokale innkjøp, hvorav om lag 80 prosent av råvarene om bord kommer fra norske produsenter (med naturlige unntak for frukt, enkelte kryddertyper og øvrige varer som ikke produseres i Norge).

Havila Kystruten viser til ringvirkningsanalysen Menon Economics utarbeidet for Hurtigruten (publisert 22. august 2025). Dersom flåteforutsetningene justeres illustrativt ved å ekskludere tre rent kommersielle

skip (Hurtigruten) og inkludere Havila Kystrutens fire kystruteskip, fremkommer en samlet flåte på 11 skip med en ringvirkningsprofil der kystruten alene bidrar med om lag 2,85 milliarder kroner i verdiskaping gjennom kjøp av varer og tjenester, om lag 2 210 arbeidsplasser samt om lag 758 millioner kroner i årlige skatteinntekter (basert på 2023-tall).

I tillegg kommer selskapenes direkte sysselsetting. For Havila Kystruten utgjør dette per desember 2025 i overkant av 550 fast ansatte til sjøs (maritim drift og hotellvirksomhet om bord) og om lag 60 ansatte på land, i tillegg til om lag 60 kadetter og lærlinger i selskapet til enhver tid.

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?*

En betydelig andel av aktivitetene knyttet til kystrutens anløp finner sted i vinterhalvåret, herunder nordlysturisme og øvrige vinteraktiviteter. Redusert seilingsfrekvens i vinterhalvåret vil følgelig medføre negative konsekvenser for reiselivsnæringen, lokalsamfunnene og den tilhørende verdiskapingen. Dersom norsk reiseliv skal lykkes med å fordele turiststrømmene gjennom hele året og redusere belastningen i høysesongen, er robuste helårstilbud av avgjørende betydning. I denne sammenheng har kystruten en særstilling.

Havila Kystruten mener at en redusert frekvens og sesongreduksjon vil være en strukturell svekkelse av samfunnsoppdraget.

2.6 Klima og miljø

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

Staten har en plikt til å stille krav eller kriterier som har til formål å redusere anskaffelsens samlede klimaavtrykk og miljøbelastning, jf. konsesjonskontraktforskriften § 7-6. Det følger også av anskaffelsesloven § 5 at statlige oppdragsgivere har plikt til å innrette sin anskaffelsespraksis slik at den bidrar til å redusere skadelig miljøpåvirkning, og fremme klimavennlige løsninger.

Havila Kystruten mener det bør oppstilles krav om minimum klimanøytralitet fra dag én i neste avtale – det vil si minimum 90 prosent reduksjon i CO₂-utslipp, samt at lokale utslipp (NO_x og SO_x) elimineres. Aktørene i dagens avtale har vist at dette er mulig allerede i dag, uten fysiske tilpasninger av dagens flåte, ved å benytte biodrivstoff. Selskapet anbefaler teknologinøytrale krav, der operatørene selv velger løsningene for å oppfylle statens miljøkrav, og mener kravene som foreslås er realistiske og fullt oppnåelige ved kontraktens starttidspunkt.

Havila Kystruten er videre av den oppfatning at kravene ikke nødvendiggjør gradvis innfasing, men kan gjøres absolutte fra oppstart, forutsatt tett oppfølging fra oppdragsgivers side. Kravene må stilles senest ved kontraktsinngåelse (enten i form av absolutte minimumskrav i konkurransefasen eller ordinære kontraktskrav), slik at aktørene i neste kystruteperiode gis tilstrekkelig tid til å innrette seg og etablere de nødvendige forsyningskjedene, som i vårt tilfelle betyr biogass.

Videre mener Havila Kystruten at det bør etableres forutsigbare insentiver og sanksjoner, eksempelvis:

- Miljøbonus ved prestasjon utover fastsatte krav.
- Miljøbot/malus ved manglende oppfyllelse. Dette bør praktiseres uten generelle dispensasjoner, gitt tilgjengelig teknologi. Bakgrunnen for dette er at kravene skissert over kan oppfylles av alle operatører i markedet.

Dette er avtalemekanismer som staten har full anledning til å innføre etter regelverket om offentlig anskaffelser og statsstøtteregelverket. Havila vil også presisere viktigheten av at oppdragsgiver faktisk følger opp klima- og miljøkrav som er stilt i konkurransen. Det vil være et brudd på likebehandlingsprinsippet dersom dette ikke følges opp effektivt fra oppdragsgivers side gjennom kontraksperioden.

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

Det er mulig å innføre nullutslippsløsninger fra 2030 og fremover, men dette er mer krevende enn klimanøytralitet. Tiltak som vil bidra positivt omfatter energieffektivisering (skrogdesign og tilpasninger), redusert rutefart, økt ladekapasitet for batterihybrider og bedre tilgang på alternative drivstoff som biogass samt andre typer biodrivstoff. Havila Kystruten viser i den forbindelse til at Biogass Norge peker på et betydelig uutnyttet potensial: om lag 12 TWh mulig produksjon årlig, sammenlignet med om lag 0,8 TWh produsert i 2025.

Den reneste formen for biogass (CI-indeks –95) vil gi nullutslipp på kystruten fra dag én. Klimaregnskapet vil i så fall vise en reduksjon på 195 prosent i CO₂-utslippene for Havila Kystrutens nåværende flåte.

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

Havila Kystruten er av den oppfatning at kystruten bør anvendes som et nasjonalt fyrårn for grønn omstilling i skipsfarten, hvor staten aktivt bruker tjenestekjøpet for å drive teknologi og infrastruktur fremover. Skipene seiler 365 dager i året, i krevende farvann, og er følgelig særlig egnet til å demonstrere at store utslippskutt er praktisk gjennomførbare.

Prisforskjellen mellom alternative drivstoff og marine diesel/naturgass bør reguleres i avtalemодellen inntil markedene modnes. Den samlede flåten har et betydelig energibehov (anslått til om lag **0,83 TWh per år** for 11 skip tilsvarende Havila Kystrutens skip). Dette tilsier at volumgrunnlaget bør kunne muliggjøre konkurransedyktige priser forutsatt at det tilrettelegges for leveranser langs ruten.

For lading i havn er det videre av avgjørende betydning at kraft prises konkurransedyktig. Dersom landstrøm og batterilading blir vesentlig dyrere enn bruk av drivstoff, vil lading ikke bli benyttet i tilstrekkelig omfang, og den potensielle klimaeffekten vil utebli.

2.7 Innretning av statens kjøp og anbudskonkurranse

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

Havila Kystruten er av den oppfatning at dagens innretning bør videreføres og styrkes gjennom målrettede justeringer og tydeligere krav, i forlengelsen av Alternativ 2 i Oslo Economics sin utredning. Dette alternativet vil best sikre nødvendig kapasitet for lokal- og regionaltransport og gods, samtidig som kommersielle elementer håndteres utenfor statens kjøp – og bidrar til at staten kan kjøpe en kritisk infrastrukturteneste til en relativt moderat pris. I tråd med alternativet vil ingen passasjerer eller godskunder få et dårligere tilbud enn i dag, samtidig som tilbudet forbedres.

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

Utgangspunktet i forrige konkurransegrunnlag var (i) tjenestekonsesjon der leverandør/operatør bærer inntekts- og kostnadsrisiko mot et fast vederlag, (ii) oppdeling i tre pakker (3 + 4 + 4 ruter) med rullering i 11-dagers syklus, og (iii) tildeling på laveste pris (100 % vekt). Videre var det et eksplisitt premiss at statsstøtte ikke skulle gå til cruise-turisme. Basert på dette foreslås følgende:

1) Oppdeling av kystruten i tre pakker slik som i forrige konkurransegrunnlag

Under dagens avtale er det lagt opp til en oppdeling på tre pakker (3 + 4 + 4 ruter). Etter Havila Kystrutens vurdering er dette en hensiktsmessig oppdeling, som både ivaretar det grunnleggende prinsippet om konkurranse i anskaffelsesloven § 4 og statens transportpolitiske målsetninger. En slik oppdeling sikrer også at operatørene har tilstrekkelig økonomisk grunnlag for bærekraftig drift, og tilrettelegger for samhandling mellom operatørene med hensyn til både distansereisende og godstransport.

2) Tildeling og evaluering: fra ren priskonkurranse til en kombinasjon av pris og målbare kvalitative elementer

Forrige anbud tildelte på laveste pris alene. Det øker risiko for underprising og senere friksjon/endringsbehov i avtaleperioden, og det belønner i liten grad kvalitative elementer slik som dokumentert leveranseevne. Nytt anbud bør ha en enkel, etterprøvbart modell, f.eks.:

- Leveranse kvalitet (vedlikeholdsstrategi innenfor definerte off-hire-rammer),
- Miljøleveranse utover absolutte minimumskrav/kontraktskrav (f.eks. verifiserbare utslippsbaner/energi bruk, koblet til “klima- og miljøbudsjett”-logikken som allerede var etterspurt som vedlegg i den forrige konkurransen).

3) Mulig forlengelse av avtalenes varighet utover varighet på eksisterende konsesjon

I henhold til konsesjonskontraktforskriften § 8-12 er det adgang til å inngå langvarige konsesjonskontrakter der dette er nødvendig for at leverandørene skal kunne tjene inn sine investeringer og oppnå en rimelig avkastning på investert kapital. Havila Kystruten mener staten bør vurdere å forlenge

avtalenes varighet. Spesielt i tilfeller med strengere miljøkrav, kan dette være formålsnyttig. Selskapet viser til kontrakten inngått for hydrogenfergene mellom Bodø og Lofoten som har en varighet på 15 år.

Gjeldende avtaler har en varighet på 10 år. Operatørenes skip har en forventet levetid på minimum 30 år, og investeringene har en lang tilbakebetalingstid. En forlenget avtaleperiode vil følgelig gi operatørene bedre forutsetninger for å foreta nødvendige investeringer i flåten, herunder ytterligere kvalitative tiltak for å styrke kystrutetilbudet. Dette vil også anses mer konkurransefremmende, da lengre kontrakter gir økt finansieringsevne.

Avsluttende merknad: beredskap, tilstedeværelse og opplæringsarena

Kystruten bør i neste avtaleperiode tydelig defineres og dimensjoneres som en integrert del av Norges nasjonale beredskap langs kysten, særlig i områdene nord for Bodø hvor veinettet er mindre robust og mer utsatt for stengte veier som følge av uvær, ras og ulykker (utredningen s. 16-23). Kystruteskipene er allerede i dag en tilgjengelig og operativ ressurs for søk- og redningsarbeid. Med sin regelmessige seilingsfrekvens, pålitelige drift og evne til å operere når annen infrastruktur svikter, kan kystruten raskt omdisponeres til evakuering, transport av nødhjelp og støtte til forsyningskjeder i kriser. Dette er særlig kritisk i områdene nord for Bodø, hvor det typisk er få eller ingen alternative veiruter for de reisende, og hvor stengte veier kan føre til isolerte områder uten gode transportalternativer (utredningen s. 23-24). Dette gjør kystruten til en viktig del av den samlede beredskapen langs hele kysten – både i fredstid og ved ekstraordinære hendelser. Som påpekt i Totalberedskapsmeldingen (Meld. St. 9, 2025) er det viktig for Norge at nasjonale og kystnære transportbehov kan ivaretas i fredstid og krise, og at det er en robust og fungerende kystflåte med tanke på Norge som mottaks- og transittland i NATO-kontekst (utredningen s. 71).

Samtidig gir kystruten en kontinuerlig norsk tilstedeværelse i egne farvann. I dagens ruteplan er det til enhver tid seks kystruteskip i nordområdene. I en mer krevende sikkerhetspolitisk situasjon representerer dette en betydelig verdi: stabil aktivitet, synlig tilstedeværelse og en operativ kapasitet langs kysten som bidrar til situasjonsforståelse og utholdenhet over tid.

I tillegg er kystruten en sentral opplærings- og kompetansearena for Norge som maritim nasjon. Kystruten er med på å sikre at vi også i fremtiden har kompetente norske sjøfolk som kjenner kysten vår – seilingsleder, farvann, værforhold, havner og lokalsamfunn. Dagens kystruteavtaler stiller krav om norske lønns- og arbeidsvilkår, noe som gjør kystruten til en sentral del av utdanningsløpet for norske sjøfolk. Som Oslo Economics påpeker i sin utredning, vil et bortfall av disse kravene kunne gi negative konsekvenser for utdanning av norske sjøfolk som benyttes i andre deler av maritim sektor, for eksempel lostjenester og sjøforsvaret (utredningen s. 71). Denne lokale og praktiske kystkompetansen bygges best gjennom kontinuerlig drift i rute, og er avgjørende både for sikker seilas, beredskap og for Norges samlede maritime kompetansebase.

Havila Kystruten har alene på sine fire skip til enhver tid om lag 60 lærlinger og kadetter om bord. Det bidrar til rekruttering og kompetansebygging for norske sjøfolk, og sikrer en stabil tilførsel av fagfolk til en næring som er kritisk for landet. Samtidig er kystruten en viktig opplæringsarena innen hotell, service og reiseliv – kompetanse som lokalsamfunn langs hele kysten er avhengige av, og som gir ringvirkninger i form av arbeidsplasser, fagmiljøer og aktivitet.

Kystruten er livsnerven for kystsamfunnene våre – og en strategisk ressurs for Norge. Med sin dokumenterte rolle i nasjonal beredskap og totalforsvar, sitt bidrag til utdanning av norske sjøfolk, og

betydelige lokal verdiskaping, representerer kystruten en kritisk infrastruktur som må videreføres og styrkes i neste avtaleperiode.

Med vennlig hilsen,

Bent Martini
Administrerende direktør
Havila Kystruten Operations AS

Vedlegg til høringsinnspill

- Referat etter samtale med Ståle Ulriksen, høgskolelektor ved Sjøkrigsskolen
- Oversikt over havn-til-havn-passasjerer (Havila Kystruten 2024 og 2025)