

Møteinnkalling

Utvalg: Arbeidsutvalget
Møtested: Fru Haugans hotel / Teams
Møtedato: 08.01.26 **Tid:** 16:15 – 17:00

Deltakere

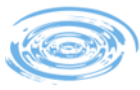
NAVN	FUNKSJON	Til stede	Avbud
Rune Krutå	Leder	x	
Jon Albert Floa	Nestleder	x	
Elbjørg Larsen	Medlem		x
Tor Henning Jørgensen	Repr. rådmannsforum	x	
Stig Sørra	Sekretariatsleder	x	(Teams)

Saksliste

Saksnr.	Tittel
01/26	Godkjenning av innkalling, sakliste og protokoll fra AU-møtet 25.11.25
02/26	Helgelandstinget 2026/Møte i Helgelandrådet, 26. – 27. februar
03/26	Høringssvar – Fremtidens Kystrute
04/26	Sondering om ett regionråd på Helgeland
05/26	Eventuelt

Oslo, 7. januar 2026

Rune Krutå (sign.)
Leder



Saksfremlegg

Utvalg: Arbeidsutvalget
Møtedato: 08.01.26
Saksbehandler: Stig Sørø

Saksnr. Tittel

01/26 Godkjenning av innkalling, sakliste og protokoll fra AU-møtet 25.11.25

Forslag til vedtak

Innkalling, sakliste og protokoll godkjennes.

Vedtak

Vedlegg: Protokoll fra AU-møtet 25.11.25

Saksfremlegg

Utvalg: Arbeidsutvalget
Møtedato: 08.01.26
Saksbehandler: Stig Sørø

Saksnr. **Tittel**
02/26 Helgelandstinget 2026/Møte i Helgelandrådet, 26. – 27. februar

Saken legges frem uten innstilling.

Forslag til vedtak

Vedtak

Vedlegg:

Bakgrunn

Helgelandstinget 2026 gjennomføres torsdag 26. februar i Brønnøysund. Det planlegges med et ordinært møte i Helgelandrådet fredag 27. februar.

I samtaler med Brønnøysundregistrene har vi funnet det formålstjenlig at tinget gjennomføre på registerbygget, men øvrige møter og måltider gjennomføre ved Thon Hotel Brønnøysund.

Ett av temaene på tinget vil være «Beredskap», her som en avslutning på møtene i september og november. Sekretariatet har vært i kontakt med Statsforvalter, Helgeland IUA, HV-14, Politiet og Sivilforsvaret, som alle stiller med innledere.

HALD-kommunen har gjennomført en egen prosess med hensyn til kommunal beredskapsplikt og har gjennomført en felles ROS-analyse og ser nå på mulighetene for etablering av et regionalt beredskapsråd. Deres arbeidsgruppe har også innspill på deltemaer som vil være relevant å ta inn i programmet.

Øvrig tema på tinget kan være å få mer kunnskap om arbeidet til Kommunekommissjonen som legger frem en delrapport fredag 9. januar. Dette legges frem til diskusjon.

På møtet i Helgelandrådet anbefaler sekretariatet at vedtaket om etablering av Felles ansvar følges opp, samt andre initiativer som Kommunedirektørforumet har sett på ila 2025 som felles innkjøpskontor, felles plankontor og felles økonomisamarbeid på Helgeland.

Konklusjon

Saken legges frem til diskusjon.

Saksfremlegg

Utvalg: Arbeidsutvalget
Møtedato: 08.01.26
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr. **Tittel**
03/26 Høringssvar – Fremtidens Kystrute

Forslag til vedtak

Vedlagt utkast til høringssvar – Fremtidens Kystrute sendes inn som Helgelandrådet sitt høringssvar.

Vedtak

Vedlegg: Høringssvar – Fremtidens kystrute
 Høringsbrev om et best mulig transportsystem langs kysten

Bakgrunn

Oslo Economics har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet enkelte problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportsystem. Utredningen har sett på ulike alternativer for hvordan kysttransporttilbudet kan se ut etter 2030, hvilke miljøkonsekvenser dagens kystrutetilbud har, og potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene. Samferdselsdepartementet inviterer nå alle relevante aktører, organisasjoner og enkeltpersoner til å gi innspill til utredningen.

Brønnøy Havn KF og Helgeland Havn IKS utarbeider nå høringssvar på vegna av sine eiere og er i dialog med relevante samarbeidspartner i dette arbeidet. På bakgrunn av dette arbeidet har Brønnøy kommune og Alstahaug kommune utarbeidet egne høringssvar basert på dette arbeidet. Disse er også grunnlaget for høringssvaret fra Helgelandrådet (vedlagt).

Helgelandrådet gav i sak 38/25 Arbeidsutvalget fullmakt til å utarbeide høringssvar.

Konklusjon

Vedlagt utkast til høringssvar – Fremtidens Kystrute sendes inn som Helgelandrådet sitt høringssvar.

Hørings svar – Fremtidens Kystrute

Innledning

Helgelandrådet er et interkommunalt politisk råd (IPR) for de 11 helgelandskommunene Alstahaug, Bindal, Brønnøy, Dønna, Grane, Herøy, Leirfjord, Sømna, Vefsn, Vega og Vevelstad, og takker for muligheten til å gi innspill til høringen om fremtidens transportsystem langs kysten.

Våre to havneselskaper, Helgeland Havn IKS og Brønnøy havn KF har innlevert egne hørings svar som går mer i detalj med tanke på gods- og persontransport langs kysten.

Helgelandrådet anbefaler at staten velger alternativ 2 – styrket person- og godstilbud for fremtidens kystrute.

1. Kystrutens betydning

Kystruten er en livsnerve for kystsamfunnene i Norge og er en helt sentral del av den nasjonale transportinfrastrukturen. Den sikrer daglige anløp og gir et stabilt, helårlig tilbud for både passasjerer og gods. Alternative transportformer kan ikke fullt ut erstatte kystruten, særlig ved dårlig vær eller stengte veier. Kystruten er derfor avgjørende for bosetting, næringsutvikling, beredskap og reiseliv langs hele kysten, så også for Helgelandskysten.

2. Gods- og transportkapasitet

For å nå nasjonale mål om overføring av mer gods fra vei til sjø, må kystruten styrkes med økt liggetid i sentrale havner, som i Brønnøysund og i Sandnessjøen, for effektiv lasting og lossing. Disse to havnene fungerer også som havner for omkringingliggende kommuner

Også økt lastekapasitet, spesielt for kjøll- og frysevarer med universelle løsninger for pallehåndtering er vesentlig. Disse kapasitetene må også ses i sammenheng med lasteførende hurtigbåter som går ut ifra de to nevnte havnene ovenfor til de øvrige kystkommunene. Tilrettelegging for frakt av kjøretøy og større volum stykk gods er også viktige elementer i tilbudet som bør videreutvikles.

3. Beredskap og samfunnsikkerhet

Kystruten har en kritisk rolle i beredskapen ved naturhendelser, stengte veier og jernbane eller bortfall av andre transportmidler. Seks av elleve kystruteskip er til enhver tid i Nord-Norge, og kan raskt omdisponeres til evakuering, nødhjelp og logistikk i krisesituasjoner. I dagens sikkerhetspolitiske situasjon er det ikke forsvarlig å redusere dette tilbudet – tvert imot bør kystrutens betydning for totalberedskapen innarbeides i det nye anbudet

4. Klima og miljø

Helgelandrådet støtter krav til utslippsreduksjon og grønn teknologi i anbudsutlysningen. Kystruten bør være en foregangsaktør for grønn sjøtransport, med gradvis innføring av miljøkrav. Dette forutsetter statlig medvirkning til energi- og ladeinfrastruktur. Hydrogen og biogass er lovende løsninger, og det planlegges produksjonsanlegg både på Sør-Helgeland, Sandnessjøen og i Mosjøen. Dette er også et ansvarsområde hvor stat, fylkeskommune og kystkommunen som tilretteleggere for kysttransport i større grad må samarbeide om.

5. Reiseliv og lokal verdiskaping

Kystruten er et ikonisk reiselivsprodukt og bidrar til lokal verdiskaping langs kysten. Reduksjon i tilbudet vil svekke Norges posisjon som kystdestinasjon. Kystruten skaper betydelige ringvirkninger – anslått til 2,6 mrd. kroner årlig – og sikrer helårlig aktivitet for lokalt og regionalt næringsliv langs norskekysten.

6. Lokale reisende og fleksibilitet

Det bør innføres ordninger som sikrer prioritet for lokale reisende. Kontrakten bør åpne for justering av liggetid i sentrale havner, tilpasset sesongvariasjoner. Brønnøysund og Sandnessjøen som regionsentre har en strategisk betydning for både sykehus, utdanningstilbud samt handel-, service-, industri,- og offshorenæringene.

Oppsummering

Helgelandrådet mener at kystruten må videreutvikles som en robust, helhetlig transportløsning for gods og passasjerer og anbefaler alternativ 2. Dette gir økt gods- og kjølekapasitet, forutsigbar liggetid i nøkkelhavner, gradvis innfasing av miljøkrav med statlig støtte, og sikring av kystrutens rolle i beredskap og samfunnssikkerhet.

For å lykkes med dette må stat, fylkeskommune og kommunen i felleskap legge til rette for innfasing av ny teknologi og ny infrastruktur som er fremtidsrettet. Dette er helt i tråd med Regjeringens ambisjon om at Nord-Norge skal ha livskraftige lokalsamfunn der folk ønsker å bo – og som bidrar til nasjonal sikkerhet og beredskap

Med vennlig hilsen

Helgelandrådet

Høringsbrev om et best mulig transportsystem langs kysten

1. Innledning

Staten kjøper i dag sjøtransporttjenester mellom Bergen og Kirkenes, med daglige anløp i 34 havner hele året. Hensikten er å sikre et tilfredsstillende transporttilbud for passasjerer som reiser lokalt eller regionalt fra havn til havn, og godstransport mellom Tromsø og Kirkenes.

Oslo Economics har på oppdrag fra Samferdselsdepartementet utredet enkelte problemstillinger knyttet til fremtidens kysttransportsystem. Utredningen har sett på ulike alternativer for hvordan kysttransporttilbudet kan se ut etter 2030, hvilke miljøkonsekvenser dagens kystrutetilbud har, og potensialet for ytterligere skjerping av miljøkravene. Samferdselsdepartementet inviterer nå alle relevante aktører, organisasjoner og enkeltpersoner til å gi innspill til utredningen.

Regjeringen startet utredningsarbeidet i 2024, og gjennomførte da en åpen høring for å innhente informasjon, vurderinger og prioriteringer fra alle som ønsket og hadde innspill til hvordan kystrutetjenesten kan bli best mulig. Departementet mottok mange nyttige og gode innspill som har inngått i utredningen. Nå ønsker departementet innspill til rapporten, og vi har nedenfor listet opp ulike spørsmål som vi er særlig interessert i å få innspill til. Listen er ikke uttømmende. Det forventes ikke at alle spørsmål besvares av hver instans. Innspill utover disse temaene er velkomne.

2. Spørsmål til høringsinstansene

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)?

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

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?

2.2. Gods og logistikk

I rapporten peker Oslo Economics på en egen godsroute, 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 godsroute?
- 2.2.2. Hvilke muligheter eller begrensninger gir en egen godsroute for næringslivet?
- 2.2.3. Hvilke havner og strekninger er mest sårbare ved endringer i godstilbudet, om hvilke minimumskrav bør gjelde for kapasitet og regularitet?

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 reiser? Hvordan fungerer opplegget for regionalreiser?
- 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?

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?
- 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?

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?
- 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?

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)?
- 2.6.2. Er det realistisk å stille tidsfestede 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?

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?

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?

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

3. Høringsfrist

Høringsaken er tilgjengelig på departementet sine nettsider <https://www.regjeringen.no/no/dokumenter/id3119685/>. Vi ber om at høringsuttalelsen blir sendt elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for høringsuttalelser (under "Send inn hørings svar" på denne siden). Ved spesielle behov for innsending på annen måte, kan hørings svar sendes til Samferdselsdepartementet per e-post til: postmottak@sd.dep.no. Alle høringsuttalelser er offentlige etter offentleglova og blir publisert sammen med andre høringsuttalelser. Frist for skriftlige innspill er **13. januar 2025**.

Vi ber fylkeskommunene videresende høringsbrevet ut til sine respektive kommuner, og Norlines om å videresende til sine lokale havneeksperter.

Med hilsen

Vis tabellen i full bredde

Tone Kristin Aursland (e.f.)
avdelingsdirektør

Jens Kolterud Før Sund
førstekonsulent

Saksfremlegg

Utvalg: Arbeidsutvalget
Møtedato: 08.01.26
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr. **Tittel**
04/26 Sondering om ett regionråd på Helgeland

Saken legges frem uten innstilling

Forslag til vedtak

Vedtak

Vedlegg:

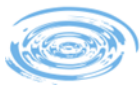
Bakgrunn

Ved etablering av Helgelandrådet i 2019-20 ble alle tre regionrådene på Helgeland invitert til å se på muligheten for ett felles regionråd på Helgeland. Det ble ikke tilslutning til dette og Helgelandrådet og Polarsirkelrådet ble etablert i 2020/2021 iht ny kommunelov.

Det er kommet innspill på at Helgelandrådet nå bør se på dette på nytt og forespørre Polarsirkelrådet om dette er av interesse.

Konklusjon

Saken legges frem til diskusjon.



Saksfremlegg

Utvalg: Arbeidsutvalget
Møtedato: 08.01.26
Saksbehandler: Stig Sørra

Saksnr. **Tittel**
04/26 Eventuelt

Forslag til vedtak

Vedtak

Vedlegg:

Bakgrunn

Konklusjon