

Trøndelag fylkeskommune
Møre og Romsdal fylkeskommune

Fylkesordfører Tomas Iver Hallem
Fylkesordfører Anders Riise

Samferdselsutvalget i Trøndelag
Samferdselsutvalget i Møre og Romsdal

Nordmøre, 23. april 2026

Rute 800 - Hurtigbåtruten Kristiansund – Edøya – Kjørsvikbugen – Trondheim er mer enn samferdsel.

HOVEDPUNKTER

1. Dette er mer enn samferdsel.

Rute 800 er grunnleggende infrastruktur for arbeid, næringsliv, utdanning og bosetting i store deler av kyst- og øyregionene i Møre og Romsdal, samt i samspillet med Trøndelag.

2. For flere områder er hurtigbåten selve forutsetningen for daglig mobilitet.

Særlig for øykommuner uten fastlandsforbindelse – som Smøla – finnes det ingen reelle alternative transporttilbud som gir tilsvarende tilgjengelighet og funksjon.

3. Ruten brukes daglig av folk i arbeid og næringsliv.

Pendling, dagsreiser, havbruksdrift, serviceoppdrag og virksomheter med aktivitet både i Kristiansund og Trondheim er avhengige av hurtigbåten for å fungere effektivt.

4. Potensialet for Kystekspresen

Ruten har et potensial i å få økt trafikk. Ved bedre samarbeid og økt markedsføring mener vi mulighetene for at de reisende vil benytte seg av tilbudet er betydelig større. Billettprisen er også en utfordring i forhold til bil og buss, og lavere pris ville gi flere muligheten for å benytte seg av tilbudet.

5. Rute 800 knytter sammen hele fylket – også sør og nord.

Arbeidstakere fra Sunnmøre og Ålesund reiser i dag via Kristiansund og videre med båt til øyene for å jobbe i havbruksnæringen. Uten ruten brytes et fungerende regionalt arbeidsmarked.

6. Campus Kristiansund og samarbeidet med NTNU er avhengig av denne forbindelsen.

Hurtigbåten gjør faglig samarbeid, FoU-prosjekter, etter- og videreutdanning og studentmobilitet mulig innenfor en vanlig arbeidsdag.

7. **Det finnes ikke reelle parallelle alternativer.**

Buss dekker ikke øykommunene, privatbil er ikke et kollektivt alternativ, og kystruten er ikke tilpasset daglig mobilitet, arbeid eller utdanning.

8. **Risikoen ved reduksjon eller nedlegging er betydelig.**

Svekket næringsgrunnlag, tap av arbeidskraft, økt sentralisering, undergraving av utdanningssatsinger og reell isolasjon av øykommuner er blant konsekvensene.

9. **Kortsiktige innsparinger kan gi langsiktige tap.**

Eventuelle budsjettbesparelser kan bli overskygget av tapte arbeidsplasser, redusert verdiskaping og behov for kostbare mottiltak senere.

1. Innledning - denne saken er mer enn samferdsel

Nordmøre Regionråd viser til vedtak i Møre og Romsdal fylkeskommune, samferdselsutvalget sak 14/26 av 18.03.2026, om mandat for utredning av framtidig rute 800 i samarbeid med Trøndelag fylkeskommune.

Nordmøre regionråd støtter at det gjennomføres en samlet og grundig utredning av rute 800. Samtidig vil vi understreke at vurderingen må ta utgangspunkt i rutens overordnede funksjon som regional infrastruktur, og ikke begrenses til isolerte trafikk- og kostnadsvurderinger.

Rute 800, hurtigbåtsambandet mellom Kristiansund, Edøya, Kjørsvikbugen og Trondheim, må forstås som mer enn et ordinært kollektivtilbud. Sambandet er en del av den grunnleggende infrastrukturen som gjør det mulig å bo, arbeide, studere og drive næring i kyst- og øyområdene i nordre Møre og Romsdal, og i grenseflatene mot Trøndelag.

For deler av fylket – særlig øykommuner uten fastlandsforbindelse – er ruten ikke et supplement til andre transportformer, men selve grunnlaget for daglig mobilitet. Samtidig spiller rute 800 en viktig rolle i å knytte sammen arbeidsmarked, næringsliv og kompetansmiljøer langs kystaksen fra Sunnmøre via Nordmøre til Trondheim.

Utredning av ruten bør derfor ta utgangspunkt i hvordan sambandet faktisk brukes i praksis, og hvilke samfunnsmessige konsekvenser som følger av endringer i tilbudet.

2. Arbeidsmarked og næringsliv – hva brukes ruten til i praksis

I praksis benyttes rute 800 daglig av:

- arbeidstakere som pendler mellom bosted og arbeidsplass i kyst- og øykommuner
- ansatte og ledere i selskaper med virksomhet både i Kristiansund og Trondheim
- personell innen havbruk og servicenæring med behov for hyppige reiser til og fra øyene
- konsulenter, teknikere og fagpersonell som utfører oppdrag på tvers av regionsentra

For næringslivet er hurtigbåten ofte det eneste transportmiddelet som gjør dagsreiser mulig uten overnatting. Dette gjelder særlig virksomheter innen havbruk, maritime tjenester, energi, teknologimiljøer og offentlig sektor. Alternativer som buss eller bil innebærer lengre reisetid, lavere forutsigbarhet og i mange tilfeller uegnede reiseopplegg for møter, prosjektarbeid og drift.

Når næringslivet vurderer hvor de kan etablere eller videreføre virksomhet, er tilgang til effektiv transport en del av rammebetingelsene. Svekket hurtigbåttilbud vil derfor kunne påvirke både eksisterende drift og fremtidige etableringer i regionen.

3. Regional arbeidsmobilitet – hele fylket henger sammen

Et viktig moment er at rute 800 inngår i et utvidet regionalt arbeidsmarked som omfatter mer enn Nordmøre alene. Det er i dag et reelt og etablert reisemønster der arbeidstakere fra sørlige deler av fylket, blant annet Sunnmøre og Ålesundsområdet, reiser med buss nordover til Kristiansund og derfra videre med hurtigbåt til øyene langs ruten.

For havbruksnæringen og tilknyttede servicetjenester er dette avgjørende. Øykommunene har ikke tilstrekkelig lokal arbeidskraft til å dekke behovene alene, og er avhengige av rekruttering fra et større geografisk område. Kristiansund fungerer i denne sammenhengen som et sentralt knutepunkt mellom land- og sjøbasert kollektivtransport.

Uten hurtigbåtruten brytes denne arbeidsmobiliteten. Konsekvensen er ikke bare lengre reiser, men i mange tilfeller at arbeidsreiser ikke lar seg gjennomføre i praksis.

4. Potensialet for Kystekspresen

Ruten har et potensial i å få økt trafikk. Ved bedre samarbeid og økt markedsføring mener vi mulighetene for at de reisende skal benytte seg av tilbudet er betydelig større. Det handler både om innbyggere og næringsliv, men også for turistnæringen. Dette en rute som turistene knapt vet om.

Prisen er også en utfordring. Billettprisen er for høy i forhold til både bil og buss, og en lavere pris ville gitt økt trafikk. Høye priser er også en utfordring for målet om å være «Inkluderings- og kompetansefylket». Det rammer i særlig grad ungdom, innbyggere med dårlig økonomi, eldre uten førerkort og innvandrerbefolkningen.

5. Kompetanse, utdanning og FoU – koblingen mellom Campus Kristiansund og NTNU

Campus Kristiansund er etablert for å styrke kompetansegrunnlaget på Nordmøre, i tett samspill med næringslivet. Campus fungerer samtidig som bindeledd mot de tunge universitets- og forskningsmiljøene i Trondheim, særlig NTNU.

I praksis brukes rute 800 av:

- studenter og fagpersoner som deltar i undervisning, prosjektarbeid og samarbeid
- ansatte i akademia som reiser mellom Trondheim og Kristiansund
- næringslivsaktører som deltar i FoU-prosjekter, etter- og videreutdanning

Hurtigbåten reduserer avstandsulempene mellom disse miljøene og gjør samarbeid mulig innenfor en vanlig arbeidsdag. Dersom ruten svekkes, blir denne samhandlingen mer tidkrevende, mindre forutsigbar og i praksis vanskeligere å opprettholde.

Dette har direkte sammenheng med fylkeskommunens mål om kompetanseutvikling, FoU og regionale utdanningstilbud, slik de er uttrykt i fylkesplan og regionale strategier.

6. Smøla – særtilfellet som ikke kan behandles som andre strekninger

For Smøla er forbindelsen til Kristiansund avgjørende, ettersom Kristiansund fungerer som:

- regionsenter
- knutepunkt for videre reiser
- skoletilbud for elever ved videregående skole
- tilgangspunkt for arbeidsplasser, utdanning og tjenester

Hurtigbåten mellom Edøya og Kristiansund er gir tilstrekkelig effektivitet for daglige reiser. For Smøla må rute 800 derfor vurderes som et grunnleggende samfunnskritisk samband, ikke som et tilbud som kan justeres utelukkende basert på trafikkvolum eller økonomi.

7. Alternative transporttilbud – hvorfor disse ikke erstatter hurtigbåten

Selv om det formelt finnes andre transportformer i regionen, gir disse i praksis ikke samme funksjon:

- Buss går via Orkdal og dekker ikke øykommunene på ruten.
- Busstilbudet mellom Kristiansund og Trondheim har 1 – en – daglig avgang.
- Privatbil forutsetter tilgang til bil og kan ikke regnes som et kollektivt alternativ
- Kystruten/Hurtigruten har lange reisetider og er ikke tilpasset daglig mobilitet

For store deler av brukerne finnes det derfor ingen reelle parallelle tilbud som kan erstatte rute 800.

8. Risiko ved reduksjon eller nedlegging

En reduksjon i, eller full nedlegging av, hurtigbåttilbudet på rute 800 vil innebære betydelig risiko på flere nivåer – både for enkeltkommuner, for næringslivet og for fylkets langsiktige regionale utvikling.

For det første innebærer dette en konkret risiko for svekket verdiskaping og sysselsetting innen havbruksnæringen og tilhørende servicenæring. Næringen er i stor grad avhengig av mobil arbeidskraft og fleksible reiseløsninger. Dersom hurtigbåten ikke lenger gir et funksjonelt reisemønster, vil deler av arbeidskraften i praksis falle bort, noe som kan føre til redusert drift, økte kostnader og svekket konkurransevne for en av fylkets viktigste næringer.

For det andre er det en reell risiko for brudd i det regionale arbeidsmarkedet, både mellom Nordmøre og Trøndelag og internt i Møre og Romsdal. Etablerte reisekjeder der arbeidstakere reiser fra Sunnmøre via Kristiansund og videre med hurtigbåt til øyene, vil ikke kunne opprettholdes uten rute 800. Dette vil spesielt ramme øykommunene, som allerede har begrenset lokal arbeidskraft.

Videre vil en svekkelse av rutetilbudet innebære risiko for å undergrave satsingen på Campus Kristiansund og fylkeskommunens mål om desentralisert utdanning og kompetansebygging. Redusert tilgjengelighet mellom Kristiansund og Trondheim vil gjøre faglig samarbeid med NTNU mer krevende, begrense prosjektarbeid og svekke attraktiviteten både for studenter, fagmiljøer og næringsliv.

For Smøla som øykommune uten fastlandsforbindelse er risikoen særlig alvorlig. Her finnes det ingen reelle alternative transportløsninger som ivaretar daglig mobilitet til regionsenteret i Kristiansund. En reduksjon eller nedlegging av hurtigbåten vil i praksis innebære økt isolasjon, svekket tilgang til arbeid, utdanning og tjenester, og økt risiko for fraflytting.

Samlet sett innebærer endringer i rute 800 også en risiko for økt sentralisering og svekket tillit til fylkeskommunens evne til å ivareta likeverdige transporttilbud i hele fylket. Dersom grunnleggende transportforbindelser svekkes i kyst- og øyområder, kan dette få langsiktige konsekvenser for bosettingsmønster og regional balanse.

Det er videre en risiko for at kortsiktige innsparinger i samferdselsbudsjettet gir langsiktige kostnader i form av tapte arbeidsplasser, redusert næringsaktivitet og økt behov for andre, mer kostbare tiltak for å motvirke negative distriktseffekter.

På denne bakgrunn vurderer regionrådet risiko knyttet til reduksjon eller nedlegging av rute 800 er betydelig, og at slike konsekvenser må inngå som et sentralt vurderingsgrunnlag i den videre behandlingen av saken.

Ikke «bare et samferdselstiltak».

Rute 800 er et svært kritisk og verdifullt samferdselstiltak. En svekkelse av hurtigbåttilbudet vil kunne bidra til å fragmentere denne kystaksen og med de konsekvensene det innebærer. Ruten må i høyeste grad vurderes som et strategisk virkemiddel i fylkeskommunens samlede utviklingspolitikk i årene som kommer. Vi viser her til regionrådets innspill til fylket sin nylig vedtatte Samferdselsstrategi med vekt på **Samarbeidsfylket** og **Verdiskapingsfylket**: Bo- og arbeidsmarked langs fylkesgrensene har *det samme behovet for sammenhengende samferdselsløsninger som ellers i fylket*.

Med vennlig hilsen

Ingrid O. Rangønes
Leder IPR
Ordfører Averøy
(sign.)

Ståle Refstie
Nestleder IPR
Ordfører Sunndal
(sign.)

Knut Sjømæling
Ordfører Gjemnes
(sign.)

Hanne-Berit Brekken
Ordfører Aure
(sign.)

Svein Roksvåg
Ordfører Smøla
(sign.)

Kjell Neergaard
Ordfører Kristiansund
(sign.)

Hugo Pedersen
Ordfører Surnadal
(sign.)

Ingrid Waagen Rimstad
Ordfører Tingvoll
(sign.)