

Ifølge liste

Deres ref

Vår ref
25/4290-

Dato
26. september 2025

Høring - Utredning om det regionale flyrutetilbudet

1. Bakgrunn

For å sikre et godt flytilbud over hele landet, kjøper staten ved Samferdselsdepartementet transport på flyruter som ikke kan drives med et tilfredsstillende flyrutetilbud på kommersielle vilkår. Flyrutetjenestene kjøpes med utgangspunkt i et felleseuropeisk regelverk etter en offentlig konkurranse blant flyselskapene, og departementet pålegger såkalte forpliktelser til offentlig tjenesteytelse (FOT) på flyruter. Disse skal bare gjelde i den utstrekning det er nødvendig for at det på ruten gis et minstilbud av ruteflygninger som tilfredsstiller fastsatte krav til kontinuitet, regelmessighet, prisfastsettelse og minstekapasitet, som flyselskapene ellers ikke ville påtatt seg om de bare skulle tatt hensyn til egne kommersielle interesser.

Ved oppstart av gjeldende FOT-rutekontrakter for Sør-Norge og Nord-Norge 1. april 2024, og for helikopterruten Værøy–Bodø fra 1. august 2024, reduserte regjeringen maksprisene med 50 prosent, noe som har gitt rimeligere billetter, flere reisende og bedre kapasitetsutnyttelse. To nye ruter, Stord–Oslo og Kirkenes–Tromsø, ble i tillegg tatt inn i ordningen og på flere ruter ble kapasitetskravene økt. Samtidig med de positive effektene beskrevet over, har det enkelte steder oppstått kapasitetsutfordringer og vært misnøye med enkelte ruteendringer. Samferdselsdepartementet har vært i kontinuerlige dialog med operatørene om tilpasninger for å imøtekomme lokale bekymringer, og 1. april 2025 ble det iverksatt en rekke tiltak som ser ut til å ha hatt positiv effekt bl.a. med tanke på setetilgjengeligheten.

Styrkingen av FOT-rutetilbudet har medført en betydelig økning i bevilgningen til statlig flyrutekjøp; fra 962 mill. kroner i 2023 til over 2,4 mrd. kroner i 2025. Med bakgrunn budsjettøkningen og erfaringene tidlig i innværende avtaleperiode, besluttet Samferdselsdepartementet å gjennomføre en ekstern utredning av hvordan det regionale flyrutetilbudet kan innrettes best mulig innenfor gjeldende budsjettamme, inkludert om

Postadresse
Postboks 8010 Dep
0030 Oslo
postmottak@sd.dep.no

Kontoradresse
Akersg. 59
www.sd.dep.no

Telefon*
22 24 90 90
Org.nr.
972 417 904

Avdeling
Avdeling for luftfart,
post og kjøp

Saksbehandler
Jørgen Frich
22 24 81 33

beboerrabatt er et egnet virkemiddel på FOT-rutene. Utredningen inngår også i oppfølgingen av Stortingets vedtak nr 1211:

«Stortinget ber regjeringen utrede og sende på høring en ordning med beboerbevis for å sikre lokalbefolkningen bedre tilgang til ferger og FOT-ruter. Utredningen skal foreligge innen utlysningen av neste konkurranse om FOT-ruter i Sør-Norge våren 2026.»

Vedtaket ble truffet 20. juni 2025 ved behandlingen av Meld. St. 2 (2024–2025) *Revidert nasjonalbudsjett 2025*, jf. Innst. 540 S (2024–2025).

Utredningen gjennomført av Oslo Economics er nå ferdigstilt, og Samferdselsdepartementet sender den herved på åpen høring. Gjennom høringen ønsker departementet å innhente synspunkter på utredningen. Innspillene vil sammen med denne utredningen og andre transportfaglige utredninger utgjøre det en viktig del av beslutningsgrunnlaget når departementet skal forberede fremtidige konkurranser om FOT-rutedrift.

Utredningen dekker flere forhold som kostnadsutvikling, kontraktsutforming og innfasing av nye fly og innspill til alle disse vil være nyttig. Departementet har imidlertid merket seg at det er det er særlig interesse knyttet til beboerrabatt/beboerbevis, og vi ber derfor spesielt om innspill i lys av utredningens omtale av prismodeller om behovet for og innretningen av en slik ordning, jf. våre spørsmål til høringsinstansene under punkt 2.

Samferdselsdepartementet ber i tillegg fylkeskommunene om å innhente synspunkter og vurderinger fra berørte instanser som

- kommuner i lufthavnenes nedslagsfelt
- regionale helseforetak, Posten Bring AS og andre berørte i næringslivet og i organisasjoner

2. Spørsmål til høringsinstansene

Trafikken på FOT-rutene

- Er det et behov for å innføre en ordning med beboerbevis/beboerrabatt på en eller flere FOT-ruter eller bør dagens regime med like priser for alle reisende videreføres? Departementet ber om at svaret begrunnes godt.
- Våren og sommeren 2025 økte Widerøe kapasiteten betydelig både på flere kommersielle ruter og FOT-ruter. Departementets forståelse er at antall passasjerer har økt, men at fyllingsgraden er redusert på grunn av den økte kapasiteten særlig sammenlignet med sommersesongen 2024. Har dette tiltaket hatt en effekt som tilsier at behovet for beboerrabatt/beboerbevis er redusert?

Administrative og økonomiske konsekvenser

- En eventuell innføring av beboerrabatt/beboerbevis vil ha praktiske og økonomiske konsekvenser for operatørene. Blant annet må bookingsystemer tilpasses en slik ordning

og det må føres en form for kontroll av reisende med beboerrabatt/beboerbevis. Ser operatørene noen særlige administrative utfordringer knyttet til dette? Hvilke økonomiske konsekvenser antas en eventuell innføring av beboerrabatt å ha for operatørene.

- Det er ikke klart hvordan en eventuell ordning med beboerbevis best kan innrettes, hvilken registreringsløsning som vil være hensiktsmessig og hvordan ordningen kan fungere fra bestillingstidspunkt til reisen gjennomføres. Vi ber derfor om innspill på hvordan en helhetlig innføring av beboerrabatt/beboerbevis kan gjennomføres.
- En forutsetning for å innføre beboerrabatt /beboerbevis er at maksprisene for passasjer som ikke er omfattende av ordningen må økes da hele formålet med en slik ordning vil være å sikre fortsatt lave priser og tilgjengelighet for lokalbefolkningen med beboerbevis. Vil økte makspriser ha særlig negative økonomiske effekter på en eller flere nærmere definerte ruter?

Geografisk avgrensning

- Avgrensning av geografiske områder omfattet av et eventuelt beboerbevis/beboerrabatt reiser flere problemstillinger. Vi ber om innspill til hvilke forhold departementet her bør ta hensyn til.

Listen av spørsmål over er ikke uttømmende. Vi oppfordrer til å kommentere forhold utover de nevnt over dersom de anses som relevante. Vi forventer ikke at alle opplistede spørsmål må besvares av hver enkelt høringsinstans.

3. Høringsfrist

Samferdselsdepartementet ber om innspill innen 19. desember 2025. Saken er tilgjengelig på departementet sine nettsider her: <https://www.regjeringen.no/id3119527>

Vi ber om at innspill blir sendt elektronisk ved bruk av den digitale løsningen for høringsuttalelser (under «Send inn høringssvar» på denne siden). Ved spesielle behov for innsending på annen måte, kan innspill sendes til Samferdselsdepartementet per e-post til: postmottak@sd.dep.no. Alle innspill vil være offentlige.

Med hilsen

Tone Kristin Aursland (e.f.)
avdelingsdirektør

Jørgen Frich
seniorrådgiver

Dokumentet er elektronisk signert og har derfor ikke håndskrevne signaturer

Finnmark fylkeskommune	Postboks 701	9815	VADSØ
Møre og Romsdal fylkeskommune	Fylkeshuset	6404	MOLDE
Nordland fylkeskommune	Fylkeshuset	8048	BODØ
Trøms fylkeskommune	Postboks 6600	9296	TROMSØ
Trøndelag fylkeskommune	Fylkets hus, Postboks 2560	7735	STEINKJER
Vestland fylkeskommune	Postboks 7900	5020	BERGEN

Kopi:

Helse Midt-Norge RHF

Helse Nord RHF

Helse Vest RHF

Kommunal- og distriktsdepartementet

KS - Kommunesektorens interesse- og arbeidsgiverorganisasjon

Posten Bring AS

KS – Kommunesektorens organisasjon

FYLKESTINGSSAK

Saksnummer	Utvalg/komite	Dato
314/2025	Fylkesrådet	07.11.2025
148/2025	Fylkestinget	01.12.2025

Høring - Utredning om det regionale flyrutetilbudet**Sammendrag**

Etter innføring av lavere maksimalpris og økte kostnader har støttebehovet for FOT-rutetilbudet økt betydelig. På oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD) har Oslo Economics utredet hvordan tilbudet kan opprettholdes og videreutvikles innenfor en budsjettamme på 2,4 mrd. kr årlig. Rapporten vurderer kostnadsnivå, beboerrabatt, beboerbevis, prismodeller, kontraktsutforming, flyflåtefornyelse og lufthavnstruktur. SD inviterer nå til innspill, som sammen med rapporten vil danne grunnlag for fremtidige FOT-rutekonkurranser.

Bakgrunn og formål

Konsultentselskapet Oslo Economics har, på oppdrag fra Samferdselsdepartementet (SD), levert en utredning som vurderer hvordan staten kan opprettholde og videreutvikle FOT-rutetilbudet innenfor en årlig budsjettamme på 2,4 mrd. kr – tilsvarende dagens nivå. Rapporten tar utgangspunkt i operatørenes kostnadsnivå og vurderer ulike statlige virkemidler for å optimalisere tilbudet innenfor denne økonomiske rammen. Tema som analyseres inkluderer kostnadsutvikling, utforming av FOT-kontrakter, beboerrabatt/beboerbevis og prismodeller/takstsystemer, omstilling til klimavennlige fly, lufthavnstruktur og samfunnsøkonomiske vurderinger.

Støttebehovet har økt betydelig etter halveringen av maksimalprisen fra 1. april 2024, kombinert med kostnadsvekst som overstiger prisstigningen.

SD inviterer nå til innspill på rapporten. Mottatte innspill, sammen med rapporten og øvrige analyser, vil danne grunnlaget for fremtidige konkurranser om FOT-rutene.

Prosess og medvirkning

Nordland fylkeskommune (NFK) mottok høringen 29. september, og ba om utsatt frist – fra 19. desember til etter fylkestinget 9.–11. februar 2026 – for å sikre bred regional medvirkning. Forespørselen ble avslått av SD.

Saken er drøftet i arbeidsgruppen for FOT-ruter, etablert i 2024 og ledet av tidligere fylkesråd for samferdsel Dobak Kvensjø. Gruppen består av ordførerne i Hadsel og Vestvågøy, samt sekretariatslederne i Polarsirkelrådet og Salten Regionråd. Innspill fra gruppen er forsøkt

innarbeidet i saksfremlegget. Regionrådene utarbeider egne innspill, som oversendes direkte til SD.

Problemstilling

I det følgende presenteres de sentrale temaene og problemstillingene som behandles i rapporten.

Beboerrabatt og beboerbevis

Beboerrabatt er en prisreduksjon på flybilletter for personer folkeregistrert i kommuner som kun sokner til nærmeste naturlige FOT-lufthavn. Hensikten er å gjøre flyreiser mer tilgjengelige og rimelige for fastboende i distrikter med begrenset transporttilbud. Rabatten kan gis som prosentvist avslag, fast beløp eller fastpris.

Ifølge rapporten vil beboerrabatt fremstå som en mer målrettet og kostnadseffektiv løsning for lokalbefolkningen enn dagens modell, der maksimaltakstene halveres for alle reisende. Ved å rette rabatten mot faktiske brukere i distriktene, kan staten både redusere kostnadene og sikre en mer treffsikker bruk av ressursene.

Rapporten anbefaler å innføre en prosentrabatt for beboere på FOT-ruter, men ikke på kommersielle ruter. Det foreslås også at rabatten kun skal gjelde tur-retur-reiser som starter fra den lufthavnen beboeren sokner til. Samtidig anbefales høyere maksimaltakster for øvrige reisende.

Det anbefales at operatørene fortsatt mottar fast kompensasjon, fremfor betaling per solgte billett. Dette gir forutsigbarhet og reduserer risikoen for økte kostnader.

Rapporten påpeker at flere praktiske utfordringer og omfanget av beboerrabattordningen ikke er tilstrekkelig vurdert.

Beboerbevis fungerer som dokumentasjon eller registrering som gir rett til beboerrabatt. I praksis kan dette være en rabattkode eller et system der reisende legitimerer seg ved boarding. Ordningen vurderes som administrativt enkel å innføre, uten behov for større investeringer i nye systemer. Samtidig påpeker rapporten at ikke alle praktiske utfordringer ved innføringen er fullt ut vurdert.

I [høringsbrevet](#) stiller SD, under – kapittel 2 Spørsmål til høringsinstansene – en rekke konkrete spørsmål som høringsinstansene bes om å svare på. Spørsmålene vil bli nærmere drøftet i saksfremleggets del om *faglig drøfting og alternative løsninger*, samt i *fylkesrådets/politiske vurdering*.

Kontraktsutforming

Utformingen av FOT-kontrakter har stor betydning for konkurranse, kvalitet og effektivitet i flytilbudet. Selv om kontraktene er et viktig virkemiddel, er de alene ikke tilstrekkelige for å møte de kortsiktige kostnadsutfordringene i kortbanenettet. Ved utarbeidelse av konkurransedokumenter bør samfunnsnyttene av krav til operatørene veies mot kostnadene, og ambisjoner om økt konkurranse på enkeltruter balanseres mot stordriftsfordeler ved routesammensetning. Kontraktene bør samtidig utformes slik at de gir incentiver til kostnadseffektiv drift og en hensiktsmessig risikofordeling. Kontraktsperiodene må tilpasses både behov og markedsforhold.

Innfasing av nye og klimavennlig fly

Flyflåten på kortbanenettet er gammel, kostbar i drift og nærmer seg slutten av sin tekniske levetid. For å sikre et bærekraftig og fremtidsrettet luftfartstilbud, må nye, miljøvennlige flytyper fases inn. Overgangen til klimavennlig luftfart innebærer både merkostnader og operasjonell risiko for operatørene, og krever grundig planlegging, aktiv tilrettelegging og tydelige offentlige rammevilkår. Rapporten drøfter tre alternativer for hvordan nye fly kan fases inn:

- **Staten anskaffer eller leaser fly**, mens operatørene konkurrerer om driften.
- **Staten bidrar med medfinansiering**, mens operatørene eier eller leaser fly og konkurrerer om driften.
- **Etablering av et statlig flyselskap**, som både eier og opererer flyene.

Lufthavnstruktur på kortbanenettet

Korte rullebaner på FOT-rutene skaper utfordringer. De krever spesialiserte fly, begrenser konkurransen og reduserer mulighetene for kostnadseffektive løsninger. En mulig strategi er å legge ned enkelte lufthavner med lav trafikk eller forlenge utvalgte rullebaner. Dette vil åpne for bruk av mer standardiserte og driftseffektive fly, som kan gi økt konkurranse, lavere kostnader og større fleksibilitet i valg av flymateriell. Endringer i lufthavnstrukturen må ses i sammenheng med fremtidige flyanskaffelser og innfasing av null- og lavutslippsfly. Dette vil kreve investeringer i ny infrastruktur og tilpasning av eksisterende fasiliteter.

Faglig drøfting og alternative løsninger

Rapporten er begrenset til statlige virkemidler innenfor en fast budsjettamme på 2,4 mrd. kr årlig. Den tar ikke opp de grunnleggende utfordringene i dagens rutetilbud. Rapporten fremstår som vag, med svakt kunnskapsgrunnlag og flere uavklarte spørsmål. Dette svekker rapportens verdi som beslutningsgrunnlag og gjør det krevende å vurdere konsekvensene av de foreslåtte tiltakene.

Utfordringsbildet forsterkes i en region preget av sterk vekst innen næringsliv og turisme, som bidrar til betydelig verdiskaping og regional utvikling. Samtidig står regionen overfor vedvarende utfordringer knyttet til rekruttering, bosetting og det å opprettholde livskraftige lokalsamfunn. Et velfungerende flytilbud er avgjørende for å møte disse behovene.

Rapporten berører heller ikke den sentrale utfordringen i FOT-rutetilbudet: hvordan tilbudet kan tilpasses behovet for forutsigbar og effektiv reiseplassplanlegging, tilstrekkelig setekapasitet – særlig på de mest etterspurte avgangstidene – god frekvens, hensiktsmessige rutetider, rimelige og forutsigbare billettpriser, og ikke minst mulighet for effektive dagsreiser. Å møte disse behovene krever en bredere og mer helhetlig vurdering av hvordan FOT-ordningen kan videreutvikles – langt utover det som behandles i denne rapporten.

Drøfting og svar på SD sine spørsmål om beboerrabatt og beboerbevis

SD har i [høringsbrevet](#) stilt flere konkrete spørsmål, og etterspør godt begrunnede svar som kan bidra til et mer treffsikkert og bærekraftig rutetilbud. Disse problemstillingene drøftes nærmere i de følgende avsnittene.

Trafikken på FOT-rutene

SD stiller spørsmål ved om det bør innføres beboerbevis/beboerrabatt på én eller flere

FOT-ruter, eller om dagens ordning med like priser for alle reisende bør videreføres.

Beboerbevis/beboerrabatt

FOT-rutene spiller en avgjørende rolle for både lokalbefolkningen og næringslivet i Nordland, og utgjør ofte det eneste tilgjengelige transporttilbudet over lange avstander. De er helt nødvendige for hverdagsliv, offentlig tjenesteyting, verdiskaping og samhandling med resten av landsdelen.

Å prioritere enkelte ruter eller grupper reisende – for eksempel gjennom differensierte billettpriser eller ulikt flytilbud – kan svekke et helhetlig og rettferdig transporttilbud for innbyggerne i fylket. Et likeverdig og tilgjengelig rutetilbud er avgjørende for å sikre mobilitet, bosetting og samfunnsutvikling i hele Nordland.

Dersom det innføres beboerrabatt eller beboerbevis, må ordningen omfatte samtlige FOT-ruter. En selektiv løsning vil ikke treffe målgruppen godt nok, og kan føre til økt ulikhet i tilgang til grunnleggende transporttjenester.

Like maksimalpriser for alle reisende

Modellen med like maksimalpriser for alle reisende – uavhengig av formål og tilhørighet – treffer skjevt. Den bommer på dem som er mest avhengige av tilbudet: lokalbefolkningen og det lokale næringslivet. Manglende treffsikkerhet fører til kapasitetsutfordringer, særlig på populære avganger som ofte er fullbooket. Dette svekker både tilgjengeligheten og forutsigbarheten for hverdagsreisende.

Reduksjonen i maksimalpriser har ført til markant trafikkvekst på FOT-rutene. I Nordland – et av landets største og raskest voksende reiselivsfylker, med sterk vekst innen vinterturisme – merkes dette særlig godt. Turisttrafikken har økt betydelig, og stadig flere reiser i større organiserte grupper med billetter som reserveres lang tid i forveien.

Konsekvensene er alvorlige: mange reisende fra lokalsamfunnene må vike – enten fordi avgangene er utsolgt, eller fordi prisene på de få gjenværende setene har steget til urimelige nivåer. Tilbudet blir dermed mindre tilgjengelig for dem som er mest avhengige av det. Flere må utsette helsebehandling, reise på ugunstige tidspunkter, eller pådra seg ekstra kostnader og tidstap – ofte med behov for overnatting. Dette undergraver FOT-rutetilbudets rolle som et velferdsgode med bred samfunnsverdi.

Den mest treffsikre løsningen er å øke kapasiteten på avganger der det oppstår flaskehalser gjennom året – særlig på avganger som jevnlig er fullbooket. I tillegg må rutetilbudet i større grad tilpasses lokalbefolkningens behov. Det innebærer blant annet mulighet for effektive dagsreiser, gode korrespondanser til og fra fylket, og billettpriser som er overkommelige for dem som er mest avhengige av tilbudet.

SD viser til at Widerøe våren og sommeren 2025 økte kapasiteten betydelig på både kommersielle ruter og FOT-ruter. Dette har bidratt til økt passasjertall, men samtidig ført til lavere fyllingsgrad – særlig sammenlignet med sommersesongen 2024. Departementet stiller derfor spørsmål ved om kapasitetsøkningen har hatt en effekt som kan redusere behovet for en egen beboerrabatt/beboerbevis.

Det finnes ikke offentlig tilgjengelige detaljerte data om kapasitetsutnyttelse på enkeltavganger. Uten slik innsikt – og med de begrensede konsekvensvurderingene av

beboerrabatt i rapporten – er det nær umulig å trekke sikre konklusjoner om hvorvidt en ordning med beboerrabatt eller beboerbevis er egnet til å møte dagens lokale behov.

Samtidig må det understrekes at kommersiell rutetrafikk er markedsstyrt og preget av høy fleksibilitet. Ved lav etterspørsel omdisponerer flyselskapene kapasitet til mer lønnsomme ruter. Dette gjør kommersielle ruter lite egnet som indikator for langsiktige behovsvurderinger.

SD har heller ikke vurdert konsekvensene av kapasitetsjusteringer på FOT-rutene mellom sesongene. Mens sommerrutene får økt kapasitet, reduseres tilbudet tilsvarende i høst- og vintersesongen – også på kommersielle ruter. Dette gir lavere frekvens, endringer i ruteopplegget og et mindre forutsigbart og mer sårbart tilbud. Denne ubalansen er særlig utfordrende i en tid hvor vinterturismen vokser kraftig, spesielt i Lofoten og Vesterålen. Den økende etterspørselen i vintersesongen påvirker kapasiteten direkte, og forsterker behovet for mer fleksible og sesongtilpassede løsninger.

Det er derfor avgjørende at vurderinger knyttet til beboerrabatt og rutetilbud tar høyde for sesongvariasjoner, og sikrer et robust og tilgjengelig flytilbud – hele året – for både fastboende og reisende.

Administrativ og økonomiske konsekvenser

Spørsmålene som SD stiller under dette punktet, er primært rettet mot nasjonale luftfartsaktører, flyselskaper og interesseorganisasjoner som er oppført som høringsinstanser.

Geografisk avgrensning

SD ønsker innspill til hvilke hensyn som bør ligge til grunn ved avgrensning av geografiske områder som kan omfattes av et eventuelt beboerbevis/beboerrabatt.

Ved en eventuell innføring av beboerrabatt/beboerbevis bør følgende hensyn ligge til grunn for geografisk avgrensning:

- **Avhengighet av FOT-rutetilbudet:** Områder der FOT-ruter utgjør det eneste realistiske transportalternativet over lange avstander.
- **Reisebehov knyttet til hverdagsliv og samfunnsfunksjoner:** Områder med høy avhengighet av flytransport for tilgang til helse- og utdanningstilbud, offentlig tjenesteyting, arbeidsreiser og pendling, inkludert pendlertrafikk til regionsentre.
- **Næringslivets behov:** Områder med næringsaktivitet som er avhengig av flytransport – for eksempel reiseliv, sjømatnæring og annen type virksomhet – bør vurderes særskilt.
- **Bruk av flere flyplasser:** Fastboende bruker ofte flere FOT-flyplasser, avhengig av reiseformål, tidspunkt og korrespondanser. Dette viser et reelt behov for mobilitet på tvers av regionen og i Nord-Norge. En snever geografisk avgrensning fanger ikke dette mangfoldet, og kan undervurdere rutetilbudets betydning.
- **Samfunnsnytte:** Styrke bosetting og lokal trivsel, gjør det enklere for familier og venner å møtes, øke tilgang til arbeidskraft, og legger til rette for næringsutvikling og etablering av nye virksomheter.
- **Helhet og rettferdighet:** Ordningen må fremstå som rettferdig og likeverdig på tvers av fylket. En fragmentert eller selektiv tilnærming kan føre til ulik tilgang til grunnleggende transporttjenester, og dermed svekke både ordningens legitimitet og formål.

- **Differensiering i maksimalpris mellom brukergupper:**
- *Fastboende, næringsliv og aktører med samfunnskritiske funksjoner i Nord-Norge* bør sikres lave billettpriser.
- *Øvrige nasjonale reisende* kan tilbys et moderat prisnivå, noe høyere enn for landsdelens brukere, men fortsatt innenfor rimelige rammer.
- *Utenlandske reisende* bør betale høyeste billettpriser, ettersom reisene ofte er turistbaserte og ikke samfunnskritiske. Samtidig må prisnivået ikke være så høyt at det fører til trafikkavvisning, da denne gruppen er viktig for reiselivsnæringen og regional verdiskaping.

En eventuell videre utredning bør gjennomføres i tett samarbeid med lokale og regionale samfunnsaktører og næringslivet. Dette er avgjørende for å sikre at tiltakene treffer reelle behov, bygger på lokal kunnskap og bidrar til et mer treffsikkert og bærekraftig FOT-rutetilbud.

Anbudsprosesser og FOT-kontrakter

Anbudsprosess: Når fylkeskommunen lyser ut anbud for ferje, buss og hurtigbåt, er ruteoppsett og rutetider fastsatt i forkant. Dette sikrer like konkurransevilkår og gir tilbyderne et solid grunnlag for å utarbeide presise og konkurransedyktige tilbud. FOT-anbudsprosessen skiller seg markant fra denne modellen. Her får operatørene ansvaret for ruteplanleggingen først etter kontraktstildeling, med stort handlingsrom til å optimalisere bruk av egen flyflåte og personell. Økonomiske hensyn blir ofte styrende – på bekostning av samfunnets behov for et tilgjengelig og velfungerende flytilbud. Departementet bør derfor vurdere å innføre en modell tilsvarende fylkeskommunens, der sentrale rammer for rutetilbudet fastsettes før anbudsutlysning.

Stimulere til økt konkurranse: Fremtidige FOT-kontrakter bør organiseres mer strategisk – med pakkeløsninger som samler flere ruter i én kontrakt. Ved å gruppere ruter i hensiktsmessige enheter, kan man både stimulere konkurransen og tilpasse tilbudet bedre til regionale behov. Dette gir mer effektiv ressursutnyttelse, stordriftsfordeler og økt fleksibilitet – samtidig som kontraktene blir mer attraktive for operatørene. Modellen egner seg særlig for ruter med rullebaner over 1200 meter, der flere operatører og flytyper kan konkurrere, selv om markedet er begrenset. I Nordland gjelder dette blant annet rutene Tromsø–Andenes–Evenes–Bodø og Bodø–Mo i Rana (ny lufthavn)–Sandnessjøen–Brønnøysund–Værnes.

Kontraktperioden: Varigheten på FOT-kontrakter bør vurderes utvidet utover dagens maksimum på fem år. Som innen persontog, buss, ferje og hurtigbåt – der kontrakter ofte har en varighet på rundt ti år – vil en lengre periode gi operatørene bedre forutsigbarhet og sterkere incentiver til å investere i materiell, drift og teknologi. Samtidig bør kontraktene inneholde mekanismer for løpende justering av rutetider og kapasitet, basert på faktisk etterspørsel og i tett dialog med lokale og regionale aktører. Dette vil styrke fleksibiliteten og sikre at tilbudet utvikles i takt med distriktenes reisebehov.

Forhåndsreservasjon av seter: Kontrakten bør inneholde en ordning for fleksibel forhåndsreservasjon av seter til samfunnskritiske reiser. Dette gjelder særlig pasienttransport og andre akutte behov, som ofte planlegges tett opp mot avgangstidspunktet. En slik ordning vil bidra til å sikre tilgjengelighet på avganger med høy etterspørsel, og samtidig styrke beredskapen i distriktene.

Innfasing av nye miljøvennlige fly

Flyflåten på kortbanenettet er aldrende, kostbar og nærmer seg slutten av sin tekniske levetid. Det finnes i dag nærmest ingen tilgjengelige flytyper som kan erstatte dagens fly – særlig for rullebaner under 1200 meter – med mindre man tar i bruk enda mindre fly. Dette vil medføre betydelige begrensninger i passasjerkapasitet, regularitet og komfort.

Det er kritisk viktig at staten umiddelbart igangsetter planlegging og etablerer gode rammebetingelser for en smidig overgang til nye, klimavennlige flytyper på kortbanenettet.

Lufthavnstruktur og rullebanelengder

Rapportens anbefaling om å vurdere lufthavnstrukturen er en alvorlig prioritering med store konsekvenser. Forslaget om å legge ned lufthavner med korte rullebaner og svakt trafikkgrunnlag, samt å vurdere forlengelse av enkelte rullebaner, krever en egen prosess med bred politisk forankring – lokalt, regionalt og nasjonalt. Slike endringer må baseres på grundige konsekvensvurderinger, der både samfunnsbehov, beredskap, regional utvikling og miljøhensyn inngår. Den naturlige rammen for dette er Nasjonal transportplan.

Helhetlig samfunnsutvikling - vurdering av konsekvenser for Nordland fylke

Kortbanenettet og FOT-rutene i Nordland utgjør selve ryggraden i distriktenes kollektivtilbud. Et godt tilpasset flyrutetilbud er avgjørende for hverdagsliv, arbeidsliv og næringsliv – og for bærekraftig regional utvikling. Rutene legger til rette for bosetting, tiltrekker nye innbyggere, styrker livskvalitet og rekruttering, og bidrar til næringsvekst. I tillegg har de en sentral rolle i beredskap og samfunnssikkerhet. Dette er i tråd med Nordland fylkeskommunes regionale planstrategi, som vektlegger tilgjengelighet, mobilitet og utvikling i hele fylket.

Samarbeidende rådsområder/fagavdeling

Det har vært møte med avdeling for samfunnsutvikling som del av arbeidet med saken.

Medvirkningsråd

Ved mottak av høringen ble den umiddelbart oversendt til medvirkningsrådene for innspill.

Fylkesrådets/politisk vurdering

Et varslet tilbakeslag for distrikts-Norge

Rapportens mandat er begrenset til å «optimalisere» FOT-tilbudet innenfor en fast, uendret økonomisk ramme på 2,4 mrd. kr årlig. Dette skjer samtidig som rapporten selv dokumenterer en forventet kostnadsvekst på 4–8 prosent per år, og erkjenner at det finnes minimale muligheter for innsparing gitt dagens rutestruktur og flytyper. Å forsøke å løse en strukturell underfinansiering med tekniske justeringer er ikke ansvarlig - det er et politisk varsko.

Rammen er allerede i dag utilstrekkelig til å sikre et FOT-rutetilbud som er godt tilpasset distriktenes faktiske reisebehov. Når kostnadene øker og rammen står stille, er konsekvensene uunngåelige: færre avganger, lavere kapasitet, svekket regularitet og redusert tilgjengelighet for innbyggere og næringsliv. Dette er ikke effektivisering – det er nedbygging. Et tilbud som vil år for år svekkes, ikke fordi behovene blir mindre, men fordi staten velger å ikke følge opp med nødvendige midler.

Konsekvensene er alvorlige og dypt bekymringsfullt. Redusert mobilitet svekker regional utvikling, undergraver beredskap og tærer på tilliten til statens evne til å sikre et likeverdig

transporttilbud i hele landet. Et svekket FOT-tilbud er ikke bare et spørsmål om logistikk – det handler om å knytte landet sammen og sikre tilgjengelighet og tilhørighet for alle deler av Norge.

Staten må ta ansvar. Bevilgningene må økes for å sikre et bærekraftig og behovstilpasset rutetilbud. Et sterkt FOT-tilbud er en investering i beredskap, likeverd og verdiskaping – og et tydelig signal om at hele landet faktisk skal med.

Planlegging på sviktende grunnlag

Dagens anbudsgrunnlag bygger i stor grad på historiske trafikkdata, fremskrevet i prognoser som viderefører et flytilbud som allerede har vist seg utilstrekkelig. Når planleggingen utelukkende baseres på tidligere reisevaner, undervurderes både dagens mobilitetsbehov og regionenes fremtidige vekstpotensial. Resultatet er en planlegging som bommer – ikke fordi etterspørselen mangler, men fordi den aldri ble målt. Skal staten lykkes med å utvikle et relevant og fremtidsrettet FOT-rutetilbud, må planleggingen ta utgangspunkt i faktiske mobilitetsbehov, regionale utviklingstrekk og politiske målsettinger. Et etterspørselsdrevet flytilbud vil ikke bare styrke distriktene – det kan også redusere statens kompensasjonsbehov og bidra til et mer treffsikkert og bærekraftig rutetilbud.

Mangel på innsyn svekker tillit og faglighet

NFK har bedt både SD og operatøren om grunnleggende trafikkdata. Begge har svart at de ikke har mulighet til å levere den etterspurte informasjonen. Uten innsikt i kapasitetsutnyttelse, fullbookede avganger og avganger med særlig lav etterspørsel, mangler vi et faglig forsvarlig grunnlag for å vurdere FOT-rutene. Dette er avgjørende for tillit, kvalitet og demokratisk medvirkning. Når relevant informasjon ikke er tilgjengelig, svekkes hele beslutningsgrunnlaget. Det er ikke bare uheldig – det er uakseptabelt.

Beboerrabatt/beboerbevis - Treffsikkerhet krever innsikt og handling

Spørsmål knyttet til beboerrabatt/beboerbevis og maksimalpriser er grundig behandlet i saksfremleggets avsnitt Faglig drøfting og alternative løsninger, og omtales derfor ikke nærmere her.

Rapporten gir ikke et klart og grundig svar på hvilke konsekvenser ordningene vil ha for reisende og lokalsamfunn i distriktene. Skal tiltakene treffe målgruppen og dekke reelle reisebehov – uten utilsiktede negative effekter – må det gjennomføres en grundigere utredning i tett samarbeid med lokale og regionale aktører. Uten slik innsikt risikerer vi å svekke tilgjengeligheten, snarere enn å styrke den.

Inntil en slik utredning foreligger, må staten styrke bevilgningene til FOT-ruteordningen. FOT-rutene er en livsnerve for distriktene, og må behandles med samme alvor og prioritet som kollektivtilbudet i storbyene. Likeverdig mobilitet krever likeverdig politisk ansvar.

Et fremtidsrettet FOT-regime – for bedre flytilbud i distriktene

Dagens FOT-modell gir operatørene for stort handlingsrom etter kontraktstildeling, og økonomiske hensyn risikerer å overstyre samfunnets behov. Staten må ta et tydeligere ansvar for ruteplanleggingen i forkant – ikke bare for økonomien i kontraktene – slik fylkeskommunene allerede gjør ved anbud på buss, ferje og hurtigbåt. Dette handler om mer

enn logistikk – det handler om politisk styring.

Fremtidige kontrakter bør organiseres strategisk, med pakkeløsninger som samler flere ruter og åpner for økt konkurranse – særlig på kortbaner med rullebaner over 1200 meter. Lengre kontraktperioder vil gi operatørene trygghet til å investere i teknologi og drift, og fleksible mekanismer må sikre at tilbudet utvikles i takt med faktiske behov. I tillegg bør kontraktene inneholde ordninger for forhåndsreservasjon av seter til samfunnskritiske reiser, som pasienttransport. Dette vil styrke beredskapen og sikre tilgjengelighet i distriktene – også når etterspørselen er høy. Et fremtidsrettet FOT-tilbud må være mer enn et minimumstilbud. Det må være et verktøy for regional utvikling, beredskap og likeverd.

Flåteformyelse haster – staten må ta ansvar

Flyene på kortbanenettet nærmer seg slutten av sin tekniske levetid. Rapporten peker på ulike modeller for anskaffelser, eierskap og risikofordeling mellom operatør og stat, og understreker at dette må utredes nærmere. Men tiden er knapp. Skal nye fly kunne fases inn i tide, må både organiseringen av flåteformyelsen, valg av flymodeller og anskaffelsesform utredes grundig – og det må skje nå. Dersom staten ikke tar grep umiddelbart, risikerer vi en gjentakelse av situasjonen på Nordlandsbanen, der mangelen på tog ble varslet i årevis – uten at nødvendige tiltak ble iverksatt i tide. Skal vi unngå de samme feilene, må staten ta ansvar – og handle nå.

Distriktene som drivkraft for grønn luftfart

FOT-ruteordningen har et særlig potensial til å drive frem grønn omstilling i luftfarten – spesielt i distriktene, hvor behovet for flytransport er stort og alternativene få. Ved å stille krav og tilby incentiver for null- og lavutslippsløsninger i kommende FOT-kontrakter, kan staten ikke bare redusere utslipp og fremme ny teknologi – men også gjøre distrikts-Norge til en ledestjerne i utviklingen av fremtidens klimavennlige transportløsninger.

Lufthavnstruktur

Rapportens forslag om å vurdere lufthavnstrukturen som del av FOT-utredningen er alvorlig og feilplassert. Dette handler ikke bare om effektivisering, men om nasjonal balanse, regional utvikling og likeverdig tilgang til transporttjenester. Å redusere dette til et kostnadsspørsmål undergraver livskraftige lokalsamfunn og svekker nasjonal beredskap. Strukturelle endringer av denne typen må behandles i riktig ramme. Nasjonal transportplan er det naturlige stedet for helhetlige og strategiske beslutninger – ikke en sektorutredning med snevert mandat.

Konsekvenser for Nordland fylkeskommune

Økonomiske og personellmessige konsekvenser

Saken har ikke i seg selv økonomiske, personellmessige eller øvrige konsekvenser for Nordland fylkeskommune.

Fylkesrådets innstilling til vedtak

Nordland fylkesting viser til høringen om FOT-rutene og rapporten fra Oslo Economics «Kostnader og mulige tiltak for et mer effektivt regionalt flytilbud», og har følgende innspill:

1. Rapporten begrenses til statlige virkemidler innenfor en fast budsjettamme på 2,4 mrd. kr årlig. Den tar ikke opp de grunnleggende utfordringene i dagens rutetilbud

- eller behovet for lokale tilpasninger. Rapporten fremstår som vag, med svakt kunnskapsgrunnlag og flere åpne spørsmål, noe som svekker dens verdi som beslutningsgrunnlag.
2. Rapporten viser til en forventet kostnadsvekst på 4–8 prosent årlig, samtidig som innsparingspotensialet er begrenset – gitt dagens FOT-tilbud og en aldrende flyflåte. Med en allerede utilstrekkelig budsjettamme på 2,4 mrd. kr, som foreslås videreført, gir dette grunn til alvorlig bekymring for rutetilbudets framtid.
 3. Et godt fungerende FOT-rutetilbud er avgjørende for mobilitet, bosetting og verdiskaping i distriktene, og bidrar til livskraftige lokalsamfunn. Tilbudet er særlig viktig for daglige reiser knyttet til fritid, pasienttransport, pendling, utdanning og næringsliv, og utgjør ofte det eneste tilgjengelige transportalternativet over lengre avstander. For å sikre likeverdige levekår i hele landet, må staten ta et tydeligere ansvar for et rettferdig og tilstrekkelig kollektivtilbud – uavhengig av geografi og befolkningstetthet.
 4. Beboerrabatt kan være et tiltak som gjør FOT-rutetilbudet mer treffsikkert. Det er imidlertid viktig at løsningen ikke blir for tung å administrere. Nordland Fylkesting anbefaler derfor at beboerrabatt innrettes slik at reisende som er folkeregistrert i eller nært et fylke hvor en FOT-ruteflyplass de enten reiser fra eller til, befinner seg, oppnår beboerrabatt, og at dette verifiseres gjennom innlogging på egnet måte. Økte maksimaltakster svekker transporttilbudet for distriktsbefolkningen og kan forsterke sosial og geografisk ulikhet.
 5. Som svar på Samferdselsdepartementets spørsmål i høringsbrevet viser Nordland fylkesting til delen *Faglig drøfting og alternative løsninger* i saksfremlegget. Her vurderes utfordringer, behov og mulige tiltak knyttet til beboerrabatt/beboerbevis nærmere.
 6. Dagens lufthavnstruktur og FOT-rutenett må videreføres i sin nåværende form. Dette er avgjørende for å sikre nasjonal balanse, støtte regional utvikling, ivareta beredskap og likeverdig tilgang til transporttjenester i hele landet. Samtidig må lufthavnene tilpasses nye flytyper og teknologiske krav, slik at infrastrukturen er rustet for fremtidens bærekraftige luftfart. For FOT-rutenettet må selvfølgelig lokale tilpasninger vurderes, der det er signalisert ønske eller forutsetninger om at FOT-rutetilbudet kan utvikles for å styrke kommersielle rutetilbud.
 7. Flyflåten på kortbanenettet nærmer seg slutten av sin tekniske levetid og må snart erstattes. For å sikre en sømløs overgang til nye, miljøvennlige fly uten avbrudd i rutetilbudet, må staten umiddelbart igangsette arbeidet med flåtefornyelse.
 8. Utformingen av de kommende FOT-kontraktene må aktivt stimulere til en raskest mulig overgang til null- og lavutslippsteknologi. Dette krever tydelige insentiver og en anskaffelsesmodell som fremmer innovasjon og bærekraft.
 9. For å styrke konkurranse, kvalitet og effektivitet i FOT-anbud bør ruteoppsett og rutetider fastsettes før utlysning, slik det gjøres i fylkeskommunale kollektivanbud. Enkeltruter bør samles i hensiktsmessige pakker, særlig ved lufthavner med rullebaner over 1200 meter. Kontraktperioden bør forlenges utover dagens fem år. Det bør også utvikles en modell som sikrer setekapasitet til samfunnskritiske reiser, som for eksempel pasienttransport.
 10. For å sikre et solid og kunnskapsbasert beslutningsgrunnlag, må Samferdselsdepartementet utvikle trafikkmodeller og statistiske analyser som gir åpen og etterprøvbart tilgang til data om nåværende og framtidige reisebehov, kapasitetsutnyttelse og passasjersammensetning etter opprinnelse.
 11. FOT- rutene inngår som del av Nordlands kollektivsystem sammen med tjenester som Nordland fylkeskommune drifter, som hurtigbåt og ferger. Nordland fylkesting mener det er viktig å se kollektivsystemet under ett for å sikre god mobilitet og god samfunnsøkonomisk nytte. Her har staten et særlig ansvar med å sikre gode økonomiske rammer og koordinering mellom forvaltningsnivåene.

Bodø den 07.11.2025

Marianne Dobak Kvensjø
fylkesrådsleder
sign

Richard Dagsvik
fylkesråd for samferdsel
sign

07.11.2025 Fylkesrådet

Votering i Fylkesrådet

Enstemmig

Innstilling fra Fylkesrådet

Fylkesrådets innstilling enstemmig vedtatt

Vedlegg

Tittel

Oversendelsebrev - Høring fylkeskommunene
Rapport fra Samferdselsdepartementet: Kostnader og
mulige tiltak for et mer effektivt regionalt flytilbud

DokID

1799925
1795395